



АНАЛІТИК
АУДИТОРСЬКА ФІРМА



ЕКОНОМІКА ФІНАНСИ ПРАВО

ЩОМІСЯЧНИЙ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 11/3'2020

(видається з 1994 року)

ISSN 2409-1944

[https://doi.org/10.37634/efp.2020.11\(3\)](https://doi.org/10.37634/efp.2020.11(3))

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата з економічних і юридичних наук

Наказ Міністерства освіти і науки України від 02 липня 2020 р. № 886 (економічні науки).

Наказ Міністерства освіти і науки України від 24 вересня 2020 р. № 1188 (юридичні науки).

Рішення Аудиторської палати України від 21.12.2017 р. № 353/10 (облік та аудит).

Реєстраційне свідоцтво серії КВ № 21620-11520ПР від 12 жовтня 2015 р.

Журналу присвоєно міжнародний ідентифікаційний номер ISSN 2409-1944 та включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus.

Префікс doi журналу: 10.37634/efp.

2020 р.). Повний або частковий передрук матеріалів журналу допускається лише за згодою редакції.

Відповідальність за добір і викладення фактів несуть автори. За зміст та достовірність реклами несе відповідальність рекламодавець.

Підписано до друку 27.11.2020

Формат 60/84/8

Наклад – 250 прим.

Адреса редакції: 01001, м. Київ, вул. Хрещатик, 44

Телефони: (050) 735-43-41, (096) 221-88-61

Факс: (044) 278-05-88

E-mail: efp.redaktor@gmail.com

Сайт: www.efp.in.ua

Засновники:

Аудиторська фірма "Аналітик" спільно з Національною академією внутрішніх справ України

Статті обов'язково проходять

відбір, внутрішнє і зовнішнє рецензування

Рекомендовано до друку та до поширення через мережу Інтернет Вченою радою Національної академії внутрішніх справ України (Протокол № 21 від 17 листопада



Суб'єкт видавничої справи

© "Аналітик", 2020
© "Економіка. Фінанси. Право",
2020

Типографія: ТОВ "Міжнародний бізнес центр"

ПШІНЬКООлександр Миколайович
pshinko@r.dit.edu.ua**ЧАРКІНА**Тетяна Юріївна
charkina@i.ua**БОЖОК**Наталія Олексіївна
bozhoknatalya@gmail.comд.т.н., професор, ректор,
Дніпровський національний
університет залізничного
транспорту імені академіка
В. Лазарянак.е.н., доцент кафедри, Дніпровський
національний університет залізничного
транспорту імені академіка В. Лазарянак.е.н., доцент кафедри, Дніпровський
національний університет залізничного
транспорту імені академіка
В. Лазаряна

УДК 33.025.3:[656.21:656.025.2:657.421.3]

**КОНЦЕСІЯ ВОКЗАЛІВ ЯК ШЛЯХ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ****CONCESSION OF STATIONS AS A WAY TO INCREASE THE COMPETITIVENESS OF THE
PASSENGER COMPLEX OF RAILWAY TRANSPORT**DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.11\(3\).8](https://doi.org/10.37634/efp.2020.11(3).8)**PSHINKO Oleksandr Mykolaiovych** – Doctor of Engineering, Professor, Rector, Dnipro National University of Railway Transport after academician V. Lazarian**CHARKINA Tetiana Yuriivna** – PhD in Economics, Associate Professor of department, Dnipro National University of Railway Transport after academician V. Lazarian**BOZHOK Nataliia Oleksiivna** – PhD in Economics, Associate Professor of department, Dnipro National University of Railway Transport after academician V. Lazarian

Для підвищення конкурентоспроможності пасажирського залізничного комплексу потрібно запровадити різні заходи. Одним з таких на Укрзалізницю може стати концесія вокзалів. Концесія вокзалів буде корисною не лише для «Укрзалізниці», а ще й для українського бізнесу, в якого з'являється нове джерело для рентабельного фінансування і отримання прибутку. До того ж концесія саме вокзалів – це ще один крок до виконання Європейських стандартів, та надання комфортельних послуг у перевезеннях пасажирів залізничним транспортом

* * *

Для повышения конкурентоспособности пассажирского железнодорожного комплекса необходимо ввести различные мероприятия. Одним из них на «Укрзалізниця» может стать концессия вокзалов. Концессия вокзалов будет полезной не только для «Укрзалізниця», а и для украинского бизнеса, у которого появляется новый источник для рентабельного финансирования и получения прибыли. К тому же концессия вокзалов – это еще один шаг к выполнению европейских стандартов в оказании комфортельных услуг в перевозках пассажиров железнодорожным транспортом.

* * *

Introduction. The main factors of economic development of any country are the state and dynamics of its infrastructure, which in turn requires significant investment. In order to receive money for development, it is necessary to activate investment processes in Ukraine, as a result, this will allow satisfying the needs of the economy in free investment. This situation forces us to look for new forms of economic relations that would allow them to attract. One of the forms of such relations at Ukrzaliznytsia can be a concession of stations.

The purpose of the paper is to increase the competitiveness of the passenger railway complex, it is necessary to study and analyze the development of railway concessions in EU countries and determine the specifics of attracting private investment in the development of railway transport infrastructure through the implementation of concessions of railway stations in Ukraine.

Results. The concession of the stations will be useful not only for Ukrzaliznytsia, but also for Ukrainian business, which has a new source for profitable financing and profit. And local governments are interested in creating a modern entertainment and recreation area that would suit all categories of citizens.

Conclusions. Under such conditions, a concession can be the optimal form of raising capital for both Ukrzaliznytsia JSC and private investors. Among its main advantages for the railway are the following:

- effective management of assets transferred under the concession to private investors and their modernization;
- receiving additional income in the form of concession payments;
- improving the quality of passenger service;
- minimization of costs for maintenance of non-core assets.

In addition, the concession of railway stations is important step towards the implementation of European standards, and an opportunity to increase the competitiveness of the passenger complex of railway transport.

Ключові слова: концесія, концесія вокзалів, пасажирський комплекс, залізничний транспорт, непрофільні активи, конкурентоспроможність

Ключевые слова: концессия, концессия вокзалов, пассажирский комплекс, железнодорожный транспорт, непрофильные активы, конкурентоспособность

Keywords: concession, station concession, passenger complex, railway transport, non-core assets, competitiveness

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Одним з основних чинників економічного розвитку будь-якої країни є стан та динаміка розвитку її інфраструктури, яка так само потребує вкладення значних коштів. Для їх отримання необхідно активізувати інвестиційні процеси в Україні, які на сьогодні не задовольняють потреб економіки у вільних коштах. Така ситуація примушує шукати нові форми економічних відносин, які б дозволили їх залучити. Однією з форм таких відносин в Україні може стати концесія.

Останні 15 років український залізничний транспорт знаходиться у стані реформування. Водночас слід зазначити, що цей процес проходить в умовах обмеження вільних грошових коштів. На сьогодні середній вік локомотивів складає понад 40 років, рівень зношеності вантажних і пасажирських вагонів – понад 85 %, пасажирські перевезення та діяльність вокзалів збиткові для залізниці [1].

У 2019 р. Міністерство інфраструктури України взяло під контроль процес реформування та управління залізничним транспортом. Дивлячись на ситуацію, що склалася, на найближчі 5-6 років воно ініціює оновлення рухомого складу Укрзалізниці, підвищення якості та безпеки вантажних та пасажирських перевезень, а також запуск нових внутрішніх та міжнародних маршрутів. Для впровадження цих заходів необхідні чималі грошові кошти, яких немає ані в Укрзалізниці, ані в Міністерстві. Єдиним виходом із цієї складної ситуації є залучення грошових коштів приватних інвесторів. На сьогодні основним джерелом такого залучення можна розглядати оренду та продаж майна, яке не використовується залізницею у профільній діяльності, а також концесію окремих об'єктів. За попередніми оцінками, вартість непрофільних активів Укрзалізниці – понад 10 млрд грн [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Концесія як інструмент залучення приватного сектору до реалізації інфраструктурних проєктів набула широкого поширення у світі ще в другій половині ХХ ст. На сьогодні близько 120 країн світу використовують практику співробітництва уряду та інвесторів на основі концесійних договорів [2]. Лише у портовій галузі – понад 80 % проєктів впроваджуються через державно-приватне партнерство, а в транспорті за підрахунками Світового банку – до 70 % таких контрактів. В ЄС за кількістю угод концесії найактивнішими є Британія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Португалія, Іспанія та Італія [3]. Більш близький та нагальний для України приклад – проєкт Системи поведінки з відходами міста Познань (Польща) у партнерстві з ЄС, який включав проєктування, будівництво та запуск сміттєспалювального заводу загальною вартістю понад 800 млн дол. США. І таких вдалих проєктів у світі чимало: від відомого «Євротунелю» під Ла-Маншем вартістю 15 млрд дол. США до дрібніших об'єктів у кілька тис. дол. США [3]. Тобто концесія використовується як для великих інфраструктурних проєктів (дороги, порти, залізниця, енергетика, проєкти управління відходами) на національному рівні, так і для невеликих об'єктів місцевих громад, таких як лі-

карні, спортивні комплекси, туристичні об'єкти.

За даними Міністерства економіки України на 01.07.2019 р. в Україні укладено 186 договорів державно-приватного партнерства, з яких реалізується всього 52 договори: 35 – договорів концесії, 15 – договорів про спільну діяльність, 2 – інші види договорів. Дані стосовно загальної вартості таких проєктів відсутні [3].

Багато вчених-економістів досліджують процес концесії у своїх працях. Зокрема О.М. Зерова [4], О.Л. Гура [5], Н.М. Соколова [6], Ф.В. Узунов [7] та ін. [8, 9] розглядають її як особливий вид державно-приватного партнерства. Також проблемою впровадження концесій займалися такі закордонні науковці як Ф. Бланк-Бруд та Г. Голдсміт [10], Н. Доні [11], Е. Садка [12], Д. Мартімор та Дж. Поует [13], Р. Гангва [14].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Не дивлячись на дослідження питань концесії у різних сферах народного господарства, у науковій літературі, воно є недостатньо опрацьованим у науковому плані та належить до одного з найменш досліджених об'єктів. Особливо це стосується концесії транспортної інфраструктури взагалі, та концесії залізничних вокзалів зокрема.

МЕТА статті: для підвищення конкурентоспроможності пасажирського залізничного комплексу необхідно дослідити та проаналізувати розвиток концесії вокзалів у країнах ЄС та визначення особливостей залучення приватних інвестицій на розвиток залізничної транспортної інфраструктури через реалізацію концесії залізничних вокзалів України.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для виконання досліджень застосовано системний підхід, що дозволить визначити роботу та обсяг необхідних функцій, які мусить виконувати залізничні вокзали, що планується передати у концесію.

РЕЗУЛЬТАТИ

За роки незалежності багато об'єктів інфраструктури в Україні занепали. У світі існує практика залучення приватних інвесторів до розбудови таких об'єктів шляхом реалізації концесії. Проте в Україні за всі роки незалежності не реалізовано жодного подібного проєкту. На сьогодні існують реальні шанси реалізувати бодай частину інфраструктурних проєктів без залучення бюджетних чи кредитних коштів за рахунок приватних інвесторів, якщо в Україні будуть створені належні умови для їх реалізації на умовах концесії.

Відповідно до законодавства України концесія – це форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесіодавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу

концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції [15].

Інакше кажучи, це форма державно-приватного партнерства, яка передбачає передавання об'єктів державної власності (власності територіальної громади), – доріг, аеропортів, вокзалів, портів тощо, – у тимчасове користування приватним підприємствам. Необхідною умовою для такої передачі є обов'язкове інвестування приватними інвесторами у такі об'єкти. Основною метою концесії можна назвати задоволення громадських потреб. Тобто основною умовою концесійної діяльності є досягнення певного соціального ефекту, розрахованого на задоволення інтересів порівняно великої, наперед невизначеної кількості осіб. Згідно із Законом України «Про концесії» [15] концесія можлива у всіх сферах господарської діяльності, крім об'єктів, стосовно яких законом встановлено обмеження чи заборона передачі їх у концесію.

Світовий досвід свідчить, що концесії успішно використовуються для розбудови інфраструктури в умовах дефіциту бюджетних коштів без збільшення державного боргу. Це взаємовигідна і досить поширена практика партнерства у світі. Починаючи з 1990-х рр., у країнах Євросоюзу завершено понад 1800 проєктів державно-приватного партнерства на суму більш як 365 млрд євро. Більшість із них склали проєкти у транспортній інфраструктурі, причому за 2016 р. інвестиції у проєкти в цій галузі склали третину від загального обсягу. За 2017 р. в ЄС укладено понад 40 договорів державно-приватного партнерства, зокрема концесійних, на суму понад 14 млрд євро. Окрім транспортної інфраструктури, в Європі механізм також застосовують в житлово-комунальному господарстві, у сферах освіти та охорони здоров'я. Зокрема, за 2013-2017 рр. у Туреччині вдалося залучити понад 88 млрд євро у різноманітні проєкти – від будівництва нових морських портів до закладів охорони здоров'я [16].

В Україні про концесії активно заговорили на початку 2000-х рр., проте на сьогодні немає жодного успішно реалізованого проєкту. Пріоритетом для нашої країни має стати створення ефективного інструменту залучення інвестицій через концесії, оскільки міжнародний бізнес вже неодноразово висловлював зацікавленість саме у таких проєктах. Особливо зарубіжні компанії цікавлять проєкти у транспортній інфраструктурі (морські порти, автомобільні дороги тощо), розглядаються також проєкти у житлово-комунальному господарстві (тепло- і водопостачання, перероблення сміття).

Робота над низкою проєктів уже триває. У 2018 р. Міністерство інфраструктури України презентувало техніко-економічні обґрунтування концесійних проєктів у портах Ольвія та Херсон. Воно розроблялося українськими та зарубіжними фахівцями за сприяння Європейського Банку реконструкції та розвитку та Міжнародної фінансової корпорації [2]. Результатом цих проєктів стало те, що у 2020 р. в Україні вперше було проведено концесійні конкурси, результатом яких стала передача у концесію ДП «Херсонський морський торговельний порт» та морський порт «Ольвія» відповідно на 30 та 35 років. Відповідно до концесійної угоди концесіонер, – грузинсько-швейцарська компанія «Рисоіл-Херсон», – зобов'язався протягом трьох

років вкласти 300 млн грн у розвиток ДП «Херсонський морський торговельний порт», а також 18 млн грн у розвиток місцевої інфраструктури. Переможець конкурсу на передачу у концесію порту «Ольвія», – катарська компанія QTerminals, – зобов'язався інвестувати 3,4 млрд дол. США протягом п'яти років, а також вкласти кошти у розвиток місцевої інфраструктури у розмірі 80 млн грн [17].

Необхідність передачі цих об'єктів у концесію зумовлена рядом факторів, проте основним можна вважати зниження фінансових результатів від операційної діяльності. Зокрема, фінансовий результат ДП «Херсонський морський торговельний порт» був негативним та протягом 2017-2019 рр. знижувався. Фінансовий результат від операційної діяльності ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»» був позитивним, проте зменшився протягом 2017-2019 рр. у декілька разів. Тобто ситуація зі збитковістю обох підприємств продовжувала б погіршуватись без вжиття термінових заходів [17].

Слід сказати, що залучення приватного бізнесу є однією з основних світових тенденцій у розвитку усього транспорту загалом і залізничного транспорту зокрема. Для цього використовуються різноманітні форми: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури.

Механізм провадження концесій є достатньо простим. На конкурсній основі державою залучаються інвестиції для будівництва нової або реконструкції старої залізниці чи її об'єктів. Після проведення робіт об'єкт інфраструктури передається інвестору в управління на визначений термін, як правило це 30-50 років. Тобто концесіонер може відшкодувати свої витрати за рахунок утримання та експлуатації цього об'єкта. Після того як вкладені засоби повернуться концесіонеру, об'єкт інфраструктури повинен бути переданий державі.

За останні два десятиліття концесії застосовувалися більш ніж в 50 країнах світу. Широке розповсюдження концесії отримали у розвитку інфраструктури залізничного транспорту в Європі і країнах Латинської Америки. Успішними прикладами державно-приватного партнерства можна назвати такі проєкти у сфері залізничного транспорту, як Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). Схеми державно-приватного партнерства у реалізації проєктів транспортної інфраструктури застосовуються сьогодні в Італії, Греції, Португалії, Нідерландах, Німеччині, Данії (проєкти будівництва високошвидкісних залізничних та трамвайних ліній, мережі нових автодоріг і тунелів). За оцінками експертів масштаби застосовуваних на залізничному транспорті концесій досить істотні. Тільки протягом останніх 10 років у країнах, що розвиваються було реалізовано 70 проєктів з розвитку залізничних доріг за участю приватних коштів. Сумарні інвестиції перевищили 26 млрд дол. США. На концесійну форму у країнах, які розвиваються припадає 79 % загального числа проєктів і 96 % всіх інвестицій.

Пасажирські перевезення є важливим напрямком діяльності АТ «Укрзалізниця». На ринку пасажир-

ських послуг Компанія посідає одне із лідируючих місць. За даними Державної служби статистики України доля залізничного транспорту у загальному обсязі пасажирообігу складає близько 30 %. Цьому сприяють незадовільний стан автомобільних доріг, розгалужена залізнична мережа та економічно приваблива вартість залізничних перевезень. Проте пасажирські перевезення були й залишаються збитковими. Собівартість пасажирських перевезень значно перевищує отримані доходи від перевезення пасажирів. За 2019 р. збитки пасажирського комплексу склали близько 12,8 млрд грн, зокрема у приміському сполученні – 6,55 млрд грн. Тобто АТ «Укрзалізниця» змушена постійно субсидувати пасажирський комплекс через його соціальну значущість. Це призводить до того, що у Компанії не має вільних коштів для оновлення рухомого складу та розвитку транспортної інфраструктури. У такій ситуації є один вихід – шукати приватних інвесторів для залучення додаткового фінансування. І концесія непрофільних активів, особливо після прийняття у жовтні 2019 р. нового закону про концесію, може стати для АТ «Укрзалізниця» джерелом таких коштів.

Одним з основних непрофільних активів на залізниці, тобто активів, які не беруть участі безпосередньо у перевезеннях, є вокзали. В усьому світі залізничні вокзали – це зручні та комфортні комплекси з розвинутою інфраструктурою, великою кількістю торговельних та розважальних майданчиків. Наприклад, головний залізничний вокзал Берліну, який має перони у кілька рівнів за різними напрямками. Водночас над коліями розташовано офісні приміщення, у будівлі вокзалу крім основної транспортної інфраструктури розташовано багато кафе та магазинів, а під будівлею є паркінг на 860 місць [18].

Іншим прикладом можна назвати бернський вокзал у Швейцарії. Побудований у 1860 р., він переніс декілька реконструкцій і зараз гармонійно вбудований у сучасну інфраструктуру міста. До будівлі вокзалу прилягає велика кількість магазинів та кафе, поряд є трамвайне та автобусне сполучення, особливістю якого є спеціальний рейс, що поєднує вокзал з аеропортом [18].

Центральний вокзал Відня після реконструкції, що завершилася у 2015 р. став одним із найсучасніших вокзалів Європи. Він має близько ста кафе та магазинів, сучасну транспортну розв'язку, а також парковку на 600 місць.

У польському місті Катовіце в одному комплексі з вокзалом є великий торговельний центр з магазинами, кафе, кінотеатром, розвагами для дітей та підземним паркінгом. Водночас усі види транспорту знаходяться поблизу [18].

Усе це говорить про те, що сучасні залізничні вокзали щільно інтегровані у структуру міста, весь громадський транспорт розташований у безпосередній близькості до них. Водночас на кожному сучасному вокзалі існує розвинена торговельна мережа, система громадського харчування та розваг. Отже, пасажир, здійснюючи поїздку, може задовольнити усі свої потреби. Підсумовуючи усі приклади, слід сказати, що Україні необхідно переймати цей позитивний досвід та створювати якісну та сучасну інфраструктуру для людей. Однією з таких можливостей і може стати концесія.

Зараз вокзали приносять Укрзалізниці лише збитки. Щорічно на їх утримання витрачається близько 0,5 млрд грн. Найдорожчим для утримання наразі вважається центральний вокзал м. Києва. За даними АТ «Укрзалізниця» майже 75 % доходів київського вокзалу формуються з оформлення і продажу проїзних документів, а отже, на інші 25 % припадає плата за камери схову, кімнати відпочинку, платні зали, туалети та оренду приміщень тощо. Основними статтями витрат є витрати на організацію і забезпечення процесів обслуговування пасажирів, утримання приміщень та територій у належному технічному і санітарному стані, оплата праці, паливо, оплата комунальних послуг, електроенергії, амортизація тощо. Отже, доходи вокзалу не перекривають витрати на його утримання, зокрема у 2018 р. збитки київського вокзалу склали 36 млн грн. Така ситуація є нерозумілою. Знаходячись у майже центральній частині міста, з гарною транспортною розв'язкою, маючи тисячі квадратних метрів потенційних орендних площ, з пасажиропотоком понад 23 млн на рік, він мав би приносити прибуток не менший ніж великий торговельний центр. Отже, звідси випливає висновок, що дохідну частину діяльності вокзалів необхідно підвищити, а витратну оптимізувати. Основним напрямком підвищення дохідної частини може стати розвиток існуючої інфраструктури вокзалу та використання його як сучасного торговельного та бізнес-центру. Проте вільних коштів Укрзалізниця наразі не має для цього, саме тому і доцільно застосувати концесію.

Концесія залізничних вокзалів Миколаєва, Харкова, Дніпра, Хмельницького, Чопа, яка наразі опрацьовується Міністерством інфраструктури України спільно з партнерами, дозволить перетворити їх у зручні простори з торговими площами, кафе та готелями, забезпечити якісно вищий рівень сервісу для пасажирів та збільшити інвестиційний ресурс Укрзалізниці [1].

Залізничні пасажирські перевезення починаються та закінчуються на залізничних вокзалах. Технологія роботи вокзалів полягає у виконанні основних операцій з якісного обслуговування пасажирів залізничного транспорту, за мінімальних витрат часу. Вокзал як візитна картка залізниці, особливе місто, де пасажир повинен почувати себе у повному комфорті та цілковитій безпеці. Іноді пасажир дуже тривалий час повинні знаходитись на вокзалі в очікуванні поїзда. Серед них можуть бути сім'ї з маленькими дітьми, вагітні жінки, люди похилого віку, інваліди та туристи, тобто люди яким необхідний особливий рівень комфорту. І, на жаль, вони часто почуваються незручно та небезпечно на вокзалах, тому що залізниця не в змозі у повному обсязі задовольнити той рівень комфорту, який бажають отримувати користувачі її послуг.

Абсолютна більшість вокзалів, які перебувають у власності АТ «Укрзалізниця», знаходиться у гарному або у задовільному стані. Але стан вокзалу – це ще не все. Пасажир, який сідає у поїзд повинен за свої гроші отримати максимально якісні послуги.

Зараз існуючі залізничні пасажирські вокзали виконують такі основні функції (табл. 1):

– організація пересадки пасажирів на інші поїзди;

– пересадка пасажирів з одного напрямку руху на інший;
 – пересадка пасажирів з пасажирських перевезень у дальньому сполученні на швидкісні та приміські поїзди та у зворотному русі;

– пересадка пасажирів із залізничних поїздів на усі можливі види місцевого транспорту (метро, трамвай, тролейбус, автобус) для перевезення їх додому або до інших місцевих вокзалів.

Таблиця 1

Існуючі та нові функції залізничного вокзалу [розробка Т.Ю. Чаркіна]

Існуючі функції	Нові функції
<p>Основні</p> <ul style="list-style-type: none"> – організація пересадки пасажирів на інші поїзди; – пересадка пасажирів з одного напрямку руху на інший; – пересадка пасажирів з пасажирських перевезень у дальньому сполученні на швидкісні та приміські поїзди та у зворотному русі; – пересадка пасажирів із залізничних поїздів на усі можливі види місцевого транспорту (метро, трамвай, тролейбус, автобус) для перевезення їх до дому або до інших місцевих вокзалів. <p>Допоміжні</p> <ul style="list-style-type: none"> – надання деяких торговельних та інформаційних послуг; – Зали та VIP зали для відпочинку; – буфет та інші додаткові послуги для організації зручних умов перебування пасажирів в очікуванні поїзду. 	<ul style="list-style-type: none"> – надання торговельно-розважальних та інформаційних послуг для організації зручних умов перебування пасажирів в очікуванні наступних видів транспорту (кафе, ресторани, магазини, кінотеатри дитячі майданчики та інше). – надання у користування залами для конференцій; – розвиток інклюзивної інфраструктури для перебування інвалідів та людей з особливими потребами.

Проте вокзалами виконується ще низка додаткових функцій, таких як надання деяких торговельних та інформаційних послуг, зали для відпочинку, буфет та інші додаткові послуги для організації зручних умов перебування пасажирів в очікуванні поїзду. Але в сучасному світі цього зовсім не достатньо, щоб задовольнити потреби сучасних пасажирів та туристів, які часто перебувають на вокзалах достатньо довгий час. Водночас надання цих послуг не дозволяє отримати достатній рівень доходів, часто великі площі вокзалу, як показує приклад роботи центрального вокзалу Києва, використовуються не раціонально, тому пасажирська компанія не отримує належного прибутку. Саме тому до вокзалів, як до основних непрофільних активів Укрзалізниці, можна застосувати концесію.

Тобто приватні інвестори отримають споруду вокзалу та території, що знаходяться поряд у довгострокове користування за визначену плату. Водночас вони можуть міняти чи перебудовувати її та здавати приміщення в оренду. Особливою умовою концесійних угод повинні стати створення та розвиток інклюзивної інфраструктури для людей з обмеженими можливостями. Тобто на вокзалах мають бути спеціальні зали очікування, кімнати відпочинку та місця для відпочинку, камери схову, квиткові каси, ліфти, туалетні кімнати, кімнати гігієни, термобілки для установки для посадки (висадки) пасажирів з інвалідністю, кнопки виклику чергового персоналу, пандуси, місця для паркування автомобілів, колісні крісла – для пересування осіб з інвалідністю по території вокзалів, станцій і для пересування у вагонах потягів, інформаційні таблиці та піктограми. Для людей з вадами зору необхідно встановити тактильні та аудіо покажчики. Саме тому слід удосконалити роботу залізничних вокзалів так, щоб вони могли забезпечувати виконання існуючих функцій та впровадження нових для задоволення потреб пасажирів та споживачів різних категорій (табл. 1).

Концесія вокзалів буде корисною не лише для «Укрзалізниці», а ще й для українського бізнесу, в якого з'являється нове джерело для рентабельного фі-

нансування й отримання прибутку. А місцеві органи самоврядування зацікавлені у створенні сучасної зони розваг та відпочинку, яка б підходила до усіх категорій громадян.

Наявність на території вокзалу необхідних послуг і магазинів, які можуть задовольнити усі потреби пасажирів, навіть найвимогливіших, зніме їхню потребу взагалі покидати територію вокзалу, навіть якщо очікування поїзду займає тривалий період часу. Тобто обов'язковою має бути наявність магазинів одягу, парфумерії, подарунків, сумок та валіз, предметів першої необхідності та продуктових магазинів відомих брендів та торговельних мереж, ціни в яких будуть відповідати рівню цін у звичайних торговельних центрах, тобто пасажиру не треба виїжджати в місто для придбання усього необхідного. Наявність закладів громадського харчування, зон відпочинку та розваг (ігрові кімнати для дітей, кінотеатри тощо) буде приваблювати не тільки пасажирів, але й місцевих жителів, особливо якщо це будуть місця, яких не має у місті. Наявність просторих конференц-залів та зручних готелів зробило б вокзали улюбленим місцем для проведення конференцій та зустрічей, особливо для учасників з інших міст, оскільки їм не треба переміщуватися по незнайомому місту у пошуках необхідної локації.

Перелічені існуючі та нові функції залізничних вокзалів надають можливість поєднати поїздку з певним видом послуг, який пасажир може отримати на певній станції (вокзалі), що так само призведе до підвищення рентабельності й доходів від пасажирських перевезень. Крім того, це може зацікавити нові компанії, які б захотіли возити пасажирів з високою якістю перевезень. Все це говорить про те, що віддавши у концесію залізничні вокзали можна отримувати додаткові доходи від продажу квитків та від сплати концесійних платежів, а залучені кошти вкладати у розвиток пасажирського комплексу, що так само призведе до підвищення його конкурентоспроможності.

ВИСНОВКИ

Досвід експлуатації залізничних вокзалів в Європі

та світі говорить про те, що українські станції і вокзали можна зробити прибутковими – адже практично всі вони знаходяться у центральній частині населених пунктів. До того ж у залізниці найбільша вокзальна мережа у країні, майже всі об'єкти такої нерухомості розташовані в центральній частині міста, щодня через них проходить великий пасажиропотік. Тому такі об'єкти можуть бути дійсно цікавими бізнесу [1].

Концесія за таких умов може бути оптимальною формою залучення капіталу як для АТ «Укрзалізниця» так і для приватних інвесторів. Серед основних її переваг для залізниці можна виділити наступне:

- ефективне управління активами, що переходять за концесією до приватних інвесторів та їх модернізація;
- отримання додаткових доходів у вигляді концесійних платежів;
- підвищення якості обслуговування пасажирів;
- мінімізація витрат на утримання непрофільних активів.

Проте не тільки АТ «Укрзалізниця» отримає економічні вигоди від концесії. Для бізнесу – це також може стати вдалим вкладанням коштів. Отримання таких об'єктів, як центральний вокзал Києва, у довгострокове користування з можливістю перебудови, дозволить потенційним інвесторам отримувати прибутки від здавання площ в оренду, а великий пасажиропотік є гарантією постійного попиту на послуги орендарів.

Реалізуючи такі проекти, Україна може спиратися на позитивний досвід країн, які вже застосовували концесію для залучення інвестицій. Водночас необхідне правове поле для цього виду державно-приватного партнерства у нашій країні створено.

До того ж концесія саме вокзалів – це ще один крок до виконання Європейських стандартів, та надання комфортабельних послуг у перевезеннях пасажирів залізничним транспортом, а також можливість для АТ «Укрзалізниця» не просто позбутися непрофільних активів, а із дохідністю на довгостроковий період. Це зі свого боку дасть можливість підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку перевезень в Україні.

Список використаних джерел

1. Оптимізація непрофільних активів та концесія вокзалів URL: <https://mtu.gov.ua/news/31288.html> (дата звернення 10.11.2020 р.).
2. Пузанова Г.Й. Деякі питання правового регулювання концесійної діяльності будівництва та експлуатації автомобільних доріг в Україні та зарубіжних країнах. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія ПРАВО*. Ужгород, 2018. Вип. 50. Т. 2. С. 54–57.
3. Безбар'ерна концесія в Україні URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/all/opinion/bezbarernaya-kontsessiya-v-ukraine> (дата звернення 10.11.2020 р.).
4. Зерова О.М. Можливості використання концесійного механізму стимулювання інвестиційної діяльності в сфері ЖКГ. *Международный научный периодический журнал «Фундаментальные и прикладные исследования в практиках ведущих научных школ»*. 2014. № 4. С. 190–203.
5. Гура О.Л. Концесія як форма залучення приватних інвестицій. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2013. № 1. С. 112–117.
6. Соколова Н.М., Маковська Ю.А., Харченко К.Г. Використання концесійних угод на основі державно-приватного партнерства в дорожньому будівництві.

Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. 2013. Вип. 89. С. 137–145.

7. Узунов Ф.В. Моделі концесійних стосунків як перспективна форма партнерства державного і приватного секторів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 20. С. 110–113.

8. Куліков А.І. Концесія як форма реалізації спільних проєктів держави і бізнесу. *Економіка та держава*. 2013. № 5. С. 117–119.

9. Слободянюк Н.О. Концесія як інструмент реалізації інвестиційних стратегій державно-приватного партнерства. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. № 19 С. 140–143.

10. Blanc-Brude F., Goldsmith H., Valila T. Ex Ante Construction Costs in the European Road Sector: A Comparison of Public-Private Partnerships and Traditional Public Procurement. EIB Economic and Finance Report No. 2006/1. 2006. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1104070

11. Doni N. A Comparison of Alternative Procedures for Selection of the Private Partner in PPP Projects. *SSRN Electronic Journal*. 2007. 26 p. DOI: 10.2139/ssrn.1129780

12. Sadka E. Public-Private Partnership – A Public Economics Perspective. *CESifo Economic Studies*. 2007. Volume 53. Issue 3. pp. 466–490, <https://doi.org/10.1093/cesifo/ifm013>

13. Martimort D., Pouyet J. Build It or Not: Normative and Positive Theories of Public-Private Partnerships. *International Journal of Industrial Organization, Special Issue on PPPs*. 2008. Vol. 26(2). pp. 393–411. DOI: 10.1016/j.ijindorg.2006.10.004

14. Raghuram G., Gangwar R. Lessons from PPPs of Indian Railways and Way Forward. *Indian institute of management*. Ahmedabad, 2010. 56 p.

15. Про концесію: Закон України від 03 жовтня 2019 № 155–ІХ. (дата оновлення 01.02.2020 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (дата звернення 10.11.2020).

16. Дороги, порти, ЖКГ: як запустити механізм концесії в Україні. URL: <https://voxukraine.org/uk/dorogi-porti-zhkg-yak-zapustiti-mehanizm-kontsesiyi-v-ukrayini> (дата звернення 11.10.2020).

17. Щодо передачі морських портів України у концесію. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodopredachi-morskikh-portiv-ukraini-u-koncesiyu> (дата звернення 10.11.2020).

18. Світ вокзалів. URL: <https://alex-shutyuk.livejournal.com/333249.html> (дата звернення 10.11.2020 р.).

References

1. Optimization of non-core assets and concession of stations URL: <https://mtu.gov.ua/news/31288.html>. (in Ukrainian).
2. Puzanova H.Y. Some issues of legal regulation of concession activity of construction and operation of highways in Ukraine and foreign countries. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series LAW*. Uzhhorod, 2018. Issue 50. Vol. 2. pp. 54–57. (in Ukrainian).
3. Barrier-free concession in Ukraine URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/all/opinion/bezbarernaya-kontsessiya-v-ukraine> (in Ukrainian).
4. Zierova O.M. The possibility of using the concession mechanism of stimulation of investment activity in the field of housing and communal services. *International scientific periodical journal "Fundamental and applied research in the practices of leading scientific schools"*. 2014. № 4. pp. 190–203. (in Ukrainian).
5. Hura O.L. Concession as a form of attracting private investment. *Foreign trade: economics, finance, law*. 2013. №1. pp. 112–117 (in Ukrainian).

6. Sokolova N.M., Makovska Yu.A., Kharchenko K.H. Use of concession agreements based on public-private partnership in road construction. *Motor roads and road construction*. 2013. Issue. 89. pp. 137–145 (in Ukrainian).
7. Uzunov F.V. Model concession relations as promising form of public private partnerships. *Investments: practice and experience*. 2013. № 20. pp. 110–113 (in Ukrainian).
8. Kulikov A.I. Concession as a form of joint projects between business and government. *Economy and state* 2013. № 5. pp. 117–119. (in Ukrainian).
9. Slobodianiuk N.O. Concession as a tool for implementing of investment strategies for public-private partnerships. *Scientific Bulletin of Kherson State University*. 2016. № 19 pp. 140–143 (in Ukrainian).
10. Blanc-Brude F., Goldsmith H., Valila T. Ex Ante Construction Costs in the European Road Sector: A Comparison of Public-Private Partnerships and Traditional Public Procurement. EIB Economic and Finance Report No. 2006/1. 2006. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1104070
11. Doni N. A Comparison of Alternative Procedures for Selection of the Private Partner in PPP Projects. *SSRN Electronic Journal*. 2007. 26 p. DOI: 10.2139/ssrn.1129780
12. Sadka E. Public-Private Partnership – A Public Economics Perspective. *CESifo Economic Studies*. 2007. Volume 53. Issue 3. pp. 466–490, <https://doi.org/10.1093/cesifo/ifm013>
13. Martimort D., Pouyet J. Build It or Not: Normative and Positive Theories of Public-Private Partnerships. *International Journal of Industrial Organization, Special Issue on PPPs*. 2008. Vol. 26(2). pp. 393–411. DOI: 10.1016/j.ijindorg.2006.10.004
14. Raghuram G., Gangwar R. Lessons from PPPs of Indian Railways and Way Forward. *Indian institute of management*. Ahmedabad, 2010. 56 p.
15. On the concession: Law of Ukraine № 155-IX of 03.10.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (in Ukrainian).
16. Roads, ports, housing and communal services: how to launch a concession mechanism in Ukraine. URL: <https://voxukraine.org/uk/dorogi-porti-zhkg-yak-zapustiti-mehanizm-kontsesiyi-v-ukrayini> (in Ukrainian).
17. Regarding the transfer of Ukrainian seaports to concession. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-peredachi-morskikh-portiv-ukraini-u-koncesiyu> (in Ukrainian).
18. The world of stations. URL: <https://alex-shutyuk.livejournal.com/333249.html> (in Ukrainian).